أضواء على قضايا المرور في كوردستان العراق

أ.د. عارف علي عارف القره داغي ثاوات محمد آغا بابا

طالب دكتوراه بجامعة ملايا– ماليزيا

ملخص البحث:

يرمي هذا البحث إلى بيان قضية من قضايا المرور في كوردستان العراق حول مسألة القتل الخطأ والإصابة الخطأ، وما يترتب عليها في قانون المرور الجديد لسنة 2004 رقم 86، وقد استخدم الباحث المنهج الاستقرائي وذلك من خلال دراسة النصوص المتعلقة بالقتل والإصابة الخطأ ثم تحليلها ونقدها، وبيان ما فيها من خلل وقصور، وقد توصل الباحث من خلال بحثه إلى أن قانون المرور الجديد فيه نقص، وخلل، وقصور، لاسيما في القسم 23 والقسم 24 منه المتعلق بالإصابة والوفاة نتيجة الحوادث المرورية، فقد خلا من الأحكام المتعلقة بالمتسبب في الحادث المروري، وأيضًا لم يتناول حكم الجنين، وكذلك لم يبين حكم الإصابة البسيطة، فقد ركز على الإصابة الجسيمة فقط، بالإضافة إلى وجود أخطاء ونقص في الترجمة من الإنجليزية إلى اللغتين العربية والكردية وذلك في القسم 24 المتعلق بالقتل في حوادث المرور، هذا من جهة، ومن جهة أخرى لم يتغير في القانون الجديد إلا بعض المسائل غير الجوهرية كاستبدال اسم المادة بالقسم، وتقليص المواد من 41 مادة إلى 38 قسم، وغيرها.

ويتكون البحث من ثلاثة مباحث:

المبحث الأول: الوفاة والإصابة بسبب حوادث المرور

المبحث الثاني: عقوبة الجرح والإصابة الخطأ في حوادث المرور في قانون المرور العراقي الجديد

المبحث الثالث: عقوبة القتل الخطأ في في حوادث المرور في قانون المرور العراقي الجديد

المقدمة:

لقد اتخذت الدول مزيدًا من الإجراءات والجهود المتنوعة والشاملة لتأمين انسيابية حركة المرور في الطرق العامة –داخل المدن وخارجها- حرصًا منها على وقاية الأشخاص والممتلكات من مخاطر الحوادث المرورية. إذ أصبحت حوادث المرور في التاريخ المعاصر محل اهتمام دولي ومحلي لما لهذا الموضوع من صلة وثيقة بحياة الناس وسلامتهم وارتباط وثيق ببرامج التنمية وموارد الدولة واقتصادها الوطني، ومن ضمن تلك الجهود إصدار قوانين وأنظمة وتعليمات مرورية تحدد قواعد وأصول قيادة المركبات والشروط القانونية الواجب توافرها في السائق وتحديد ما يلزم من مقتضيات السلامة والأمان في المركبات، وضوابط تسجيل واستعمال مختلف وسائط النقل البري، إضافة إلى تحديد الجرائم والعقوبات المرورية[1].

وكردستان العراق كغيرها تعاني من كثرة الحوادث المرورية وما ينجم عنها من أضرار بشرية ومادية واقتصادية، هذه الظاهرة بحاجة إلى الدراسة من زاوية بيان ما يترتب عليها من مسؤولية في قانون المرور العراقي.

أهمية البحث:

تأتي أهمية هذه الدراسة في الحوادث المرورية والمسؤولية المترتبة عليها من خلال الأمور الآتية:

أولًا: ما تواجهه كردستان العراق من مشاكل مرورية متنوعة تتجسد بشكل أساسي في ازدياد حوادث المرور وما ينجم عنها من نتائج مؤلمة تتمثل في العدد الكبير من القتلى والجرحى والمعاقين، وما يرافق تلك الحوادث من معاناة جسمية ونفسية للمتضررين وذويهم، هذا إلى جانب الخسائر الاقتصادية المتنوعة ومنها قيمة المركبات والطرق المتضررة ونفقات إسعاف وعلاج المصابين.

ثانيًا: قصور قانون المرور العراقي، وعدم قدرته على الحد من الحوادث المرورية، وعدم وفائه بما يلزم في حل المشكلات المرورية، والحوادث الناجمة عنها، ولا أدل على ذلك مما جاء

[1] جمال عبد المحسن عبد العال ، **الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها**، بحث مقدم إلى الندوة العلمية الأربعون تحت عنوان أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض –للفترة من 27-29 حزيران 1996م، ص23-24.

على لسان المدير العام لشرطة إقليم كردستان العراق وانتقاده الشديد قانون المرور العراقي الذي يحمل الرقم 86 والصادر في عام 2004، مؤكدًا أنَّ "به نواقص كبيرة ولا ينسجم مع الوضع السائد في الإقليم ومع إزدياد عدد السيارات"[1].

هذا ويتكون البحث من ثلاثة مباحث:

المبحث الأول: الوفاة والإصابة بسبب حوادث المرور

المبحث الثاني: عقوبة الجرح والإصابة الخطأ في حوادث المرور في قانون المرور الجديد

المبحث الثالث: عقوبة القتل الخطأ في حوادث المرور في قانون المرور العراقي الجديد

المبحث الأول

الوفاة والإصابة بسبب حوادث المرور

الحادث المروري هو: "تصادم، أو تدهور، أو دهس، أو إنزلاق، أو غيرها، تقع من إحدى المركبات أثناء حركتها في الطريق العام، وينتج عنها الوفاة، أو الإصابة، أو الخسائر في الممتلكات"[2].

وتعد مشكلة حوادث المرور من أكبر المشكلات التي تعاني منها المجتمعات، إذ إنها تشكل تحديًا سلبيًا، وخطرًا من حيث الإضرار بالنفس، والبدن، وبالممتلكات الخاصة، أو العامة، حيث أشارت منظمة الصحة العالمية في تقريرها السنوي إلى أنَّ الحوادث المرورية تتسبب سنويًا في مقتل 1,3 مليون شخص، وإصابة حوالي 20 إلى50 مليون شخص، ويسفر معظم الإصابات إلى العجز، حيث يمثل الأطفال والشباب دون سن 25 أكثر من 30 % منها، وأن نسبة الذكور ثلاثة أضعاف، إضافة إلى إلحاق خسائر إقتصادية هائلة بالضحايا،

[1] المصدر السابق.

[2] محمد حافظ عبده الرهوان، **قواعد وآداب حركة السير والمرور بين النظرية والتطبيق**، (أبو ظبي: مطابع البيان التجارية، 1413هـ/1992م)، ص83. نقلًا عن بندر بن خميس بن سعيد الزيدي، "**أحكام المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات وتطبيقاتها في سلطنة عمان دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي**" (رسالة ماجستير، الجامعة الإسلامية العالمية الماليزية، 2005م)، ص56.

وأسرهم، وبالدولة من تكاليف العلاج[1]، ويتوقع الخبراء ازدياد عدد ضحايا حوادث المرور إلى 1,9 مليون نسمة سنويًا بحلول عام 2020 إذا لم تُتخذ أيَّة إجراءات للحيلولة دون ذلك، ولعل سبب إرتفاع معدل الضحايا يعود إلى عدم وجود قوانين شاملة تتعلق بالسلامة المرورية حسب ما جاء في التقرير المذكور آنفًا حيث يذكر أنَّه "لا يملك إلاّ 15% من البلدان قوانين شاملة تتعلّق بخمسة عوامل خطرة رئيسية هي: السرعة، والقيادة تحت تأثير الكحول، وعدم استخدام الخوذات الواقية الخاصة بالدراجات النارية، وأحزمة الأمان، وأحزمة ومقاعد الأطفال"[2]. وإنَّ من أكبر الخسائر البشرية في الحوادث المرورية هو ما يتمثل في حوادث الوفاة (Fatal Accident)، ويقصد بحادثة الوفاة في الحوادث المرورية تلك "الحادث المروري الذي ينجم عنه وفاة شخص، أو أكثر من جراء وقوع الحادث"[3]، وحسب تقرير منظمة الصحة العالمية "يحدث أكثر من 90% من الوفيات العالمية الناجمة عن حوادث الطرق في البلدان المنخفضة الدخل، والبلدان المتوسطة الدخل، على الرغم من أنَّ تلك البلدان لا تمتلك إلاَّ أقلَّ من نصف المركبات الموجودة في العالم"[4].

لذا فإنَّ حالات الوفاة هي من أهم، وأخطر الحوادث المرورية، وأعظمها إيلامًا[5]، بالإضافة إلى أنها مشكلة عالمية تعاني منها الدول، لقد جمعت منظمة الصحة العالمية أول لمحة عامة من نوعها عن حوادث الطرق من خلال دراسة استقصائية شملت 178 دولة بما فيها

---

[1] الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، **منظمة الصحة العالمية**. http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/ar/index.html تاريخ الزيارة 23-1-2013م.

[2] نفس المصدر.

[3] عمر صلاح الدين جمجوم، **التحقيق المقدم في حوادث المرور**، (الرياض: أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 1424هـ/2003م)، ص13.

[4] الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، **منظمة الصحة العالمية**. http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/ar/index.html تاريخ الزيارة 23-1-2013م.

[5] نايف بن ناشي بن عمير الذراعي الظفيري، "**الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير دراسة فقهية مقارنة بنظام الحوادث بالمملكة العربية السعودية**"، (رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، 2005م)، ص17.

العراق لعام 2008، إذ تعتبر أول دراسة دولية من نوعها حول وفيات حوادث الطرق حول العالم.

وكانت نتيجة الدراسة لمعدلات وفيات حوادث الطرق لكل 100 ألف نسمة على النحو التالي[1]:

1- المتوسط الحسابي لحوادث الطرق في العالم يبلغ حوالي 16,6 شخصًا، والمتوسط الحسابي لوفيات حوادث المرور في الشرق الأوسط والمغرب العربي يبلغ حوالي 31,1 شخصًا، وأسوأ دولة فيها إريتريا، حيث يبلغ المتوسط الحسابي 48,4 شخصًا، ويأتي العراق في المرتبة الرابعة، حيث يبلغ المتوسط الحسابي فيها 38,1 شخصًا. والعراق كان سابقًا في المرتبة السادسة من حيث عدد القتلى بسبب حوادث المرور على مستوى العالم، وهنا حسب هذه الإحصائية نجد أنَّ العراق تأتي في المرتبة الرابعة على مستوى الشرق الأوسط والمغرب العربي.

وحسب آخر تقرير لمنظمة الصحة العالمية لعام 2013، حسب دراستها على 182 دولة، بين أنَّ الوفاة الناجم عن الحوادث المرورية مابين السنوات 2007-2010، ازداد في الحوادث المرورية في 87 دولة[2]، فعلى سبيل المثال:

1- ازداد المتوسط الحسابي في العالم لسنة 2010م بـ 18,0 شخصًا[3]، مقارنة بسنة 2008م حيث كان المعدل الحسابي 16,6 شخصًا.

وحسب ما جاء في الدراسة أنَّ حوالي 1,24 مليون شخص ماتوا نتيجة حوادث الطرق عام 2010 م[4]، وهذا العدد مشابه لعدد الذين ماتوا نتيجة حوادث الطرق عام 2007م[5]،

---

[1] http://www.bbc.co.uk/arabic/multimedia/2011/05/110519_dotr_clickable.shtml
تاريخ زيارة الموقع 2013/3/24م، يوم الأحد.

[2] GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2013, http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/
P:4

[3] نفس المصدر، ص325.

[4] نفس المصدر، ص7.

[5] نفس المصدر، ص4.

حيث أصبحت حوادث الطرق السبب الخامس للوفاة في العالم[1]، وغالبيتهم من الرجال حيث يشكلون 77%، و60% منهم أعمارهم تتراوح بين 14-44 سنة[2].

وكانت دراسة منظمة الصحة العالمية لعام 2013 قد شملت العراق، والدراسة تشير إلى أنَّ المتوسط الحسابي لكل 100 ألف شخص 38,1 شخصًا في العراق، هذا في سنة 2008 حسب ما جاء في الدراسة[3]، وفي سنة2010 تراجع الوسط الحسابي إلى 31,5[4]، أما في كردستان العراق، حيث تشير الإحصاءات الرسمية في حكومة إقليم كردستان العراق[5]، إلى ازدياد عدد الوفيات في الإقليم، وفي خلال أربع سنوات، أي من سنة 2008 إلى 2012، بلغ عدد الوفيات بسبب حوادث المرور 3734 شخصًا، حيث ازداد العدد تصاعديًا ففي سنة 2008 كان الوفاة بسبب حوادث السيارات بلغ 630 شخصًا، وفي سنة 2009 بلغ العدد إلى 711، وفي سنة 2010 بلغ العدد إلى 867، وفي سنة 2011 بلغ العدد إلى 847، وفي سنة 2012 خلال عشرة أشهر تراجع العدد إلى 679، ولكن هذا التراجع لا يدل على انخفاظ عدد القتلى بسبب الحوادث المرورية؛ لأن ما أعلنت عنه الحكومة كان إحصاءً لعشرة أشهر فقط من السنة نفسها، هذا من جهة، ومن جهة أخرى أنَّ هذا العدد لا يمثل العدد الحقيقي حيث يمثل، أو يشمل فقط المسجلين من قبل دوائر المرور والمستشفيات ومراكز الشرطة.

وبمقارنة هذه الحصيلة مع الفترة نفسها من السنة الماضية نسجل ما يأتي:

1- ارتفاع في عدد القتلى بـ (81) شخصًا أي: بنسبة 12,7% من سنة 2008 إلى 2009.

---

[1] المصدر السابق، صvii.

[2] المصدر السابق، ص7.

[3] http://www.bbc.co.uk/arabic/multimedia/110519/05/2011_dotr_clickable.shtml تاريخ الزيارة 2013/3/24.

[4] GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2013, http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/ P246.

[5] **مديرية مرور أربيل في إقليم كوردستان العراق**، تاريخ الزيارة، 15-12-2012م، www.hawlertp.com/kurdi/

2- ارتفاع في عدد القتلى بـ (156) شخصًا أي: بنسبة 21,9% من سنة 2009 إلى 2010.

3- ارتفاع في عدد القتلى بـ (17) شخصًا أي: بنسبة 2% من سنة 2010 إلى 2011.

4- انخفاض في عدد القتلى بـ (168) شخصًا أي: بنسبة 19,8% من سنة 2011 إلى 2012 خلال عشرة أشهر.

وقد ذكرت الإحصاءات الرسمية، أنَّ حوادث المرور في الإقليم تؤدي إلى مقتل ما معدله (43) شخصا وإصابة (431) آخرين كل شهر[1].

وإحصائيات سنة 2011، تشير إلى أنَّ أكثر من (349) شخصًا قتلوا وأصيب (4315) شخصًا في حوادث مرورية، بينهم (116) قتيلًا و (1675) جريحًا في مدينة أربيل، و(57) قتيلًا و(565) جريحًا في دهوك، و (176) قتيلًا و (2075) جريحًا في السليمانية، مضيفًا أنَّ نسبة (50%) من الحوادث تعود إلى الأشخاص[2].

وقد لا تؤدي الحوادث المرورية إلى الوفاة ولكن في معظم الأحيان تؤدي إلى حادث الإصابة (Injury Accident) ويقصد بحادث الإصابة تلك "الحادث المروري الذي نجم عنه إصابة شخص، أو أكثر وقت وقوع الحادث"[3].

وتعتبر الإصابات المرورية من أهم الأسباب المؤدية إلى العجز الذهني، أو البدني[4]، وغيرها من الآثار السلبية على صحة الفرد، وحياته، وحوادث المرور في إقليم كردستان العراق حسب الإحصائيات[5]، لأربع سنوات أدت إلى 28536 إصابة ، وبالنظر إلى تلك السنوات تجد أنَّ عدد الإصابات ازدادت بشكل ملحوظ، ففي سنة 2008 أصيب 6720 شخصًا بحوادث المرور، وفي سنة 2009 ازداد العدد إلى 6800 إصابة، وفي سنة 2010 زاد العدد

---

[1] **الرافـدين**، http://www.alrafidayn.com/alrafidayn/2009-05-26-22-07-53/24182-----------14----.html تأريخ الزيارة، 2013/8/4.

[2] وقد أعلن ذلك مدير عام شرطة المرور في إقليم كوردستان العراق اللواء رزكار علي في لقاء مع **الرافدين**.

[3] جمجوم، **التحقيق المقدم في حوادث المرور**، ص13.

[4] حسن عبد السلام عبد الفتاح، **إصابات الدماغ والعمود الفقري في الطلاب الناتجة عن الحوادث المرورية**، (الرياض: أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 1430هـ/2009م)، ج2، ص317. بحث منشور في كتاب التعليم والسلامة المرورية.

[5] **موقع مديرية مرور أربيل في إقليم كوردستان العراق.**

بشكل مضاعف إلى 12000 إصابة، وفي سنة 2011 انخفض العدد إلى 9321 إصابة، وفي سنة 2012 خلال عشرة أشهر انخفض العدد إلى 5683 إصابة. وهذا العدد يشمل فقط المسجلين من قبل داوائر المرور، ومراكز الشرطة والمستشفيات.

وبمقارنة هذه الحصيلة مع الفترة نفسها من السنة الماضية نسجل ما يأتي:

1- ارتفاع في عدد الإصابات بـ (80) شخصًا أي: بنسبة 1,2 %من سنة 2008 إلى 2009.

2- ارتفاع في عدد الإصابات بـ (5200) شخصًا أي: بنسبة 76,5 % من سنة 2009 إلى 2010.

3- انخفاض طفيف في عدد الإصابات بـ (2679) شخصًا أي: بنسبة 22,3 % من سنة 2010 إلى 2011.

4- انخفاض في عدد الإصابات بـ (3638) شخصًا أي: بنسبة 39 %من سنة 2011 إلى 2012 خلال عشرة أشهر.

المبحث الثاني

عقوبة الجرح والإصابة الخطأ في حوادث المرور في قانون المرور العراقي الجديد.

ويتضمن هذا المبحث مطلبين:

المطلب الأول: نبذه عن قانون المرور العراقي الجديد رقم 86 لسنة 2004

بعد الإطاحة بالرئيس المخلوع في العراق بتاريخ 9 أبريل 2003 وتشكيل سلطة الإئتلاف المؤقت، تعدَّل قانون المرور العراقي من قبل السلطة الجديدة.

وقد صدر قانون المرور الجديد المرقم (86) لسنة 2004 وألغي قانون المرور القديم وتعديلاته وفي هذا الشأن ورد في القانون الجديد ما نصه "إن هذا القانون سوف يقوم بسحب وإلغاء قوانين المرور السابقة وهي قانون المرور رقم (48) لسنة 1971 وتعديلاته، أيًا كان مصدرها، ومن ضمنها قرارات مجلس قيادة الثورة، ووزارة الداخلية ودوائر مديرية المرور العامة"[1].

[1] صباح المفتي، **قانون المرور** رقم 86 لسنة 2004م، د.م، 2009م.

والذي يميِّز القانون الجديد عن القانون الملغي ما يأتي:

1- تم تسمية المواد بالأقسام وهو يتألف من (38) قسمًا والقانون الملغي يتألف من (41) مادة.

2- يتميَّز القانون رقم (86) لسنة 2004 بالتشديد في مبلغ الغرامة، أو الحبس والسجن لغرض الردع والحد من حوادث المرور[1].

إنَّ منهج قانون المرور النافذ رقم (86) لسنة 2004، يعتبر منهجًا حديثًا[2]، وهو يعتبر القتل الخطأ الناتج عن حوادث المرور جناية، وحيث تتضمن هذا القانون تحديد جرائم (القتل والإيذاء الخطأ) الناجمة عن حوادث المرور وبيان عقوبتها، ولا علاقة لهذه الجرائم بما نص عليه قانون العقوبات في جرائم القتل والإيذاء الخطأ الأخرى التي لا علاقة لها بحوادث المرور[3]. وذلك بعد أن أدرك المشرع أن العقوبة المقررة لجريمتي القتل والإصابة الخطأ في حوادث المرور وفقًا للمادتين (411) و(416) خاصة بالإيذاء الخطأ في قانون العقوبات القسم الخاص منها وهو الردع الكافي لذا لجأ إلى إفراد أحكام خاصة بتشديد العقوبة في قانون المرور[4] في نص المادتين (24) و(25) بموجب التعديل رقم (2) لسنة 1981 على قانون رقم (48) لسنة 1971، وفي القسم (23) و(24) من قانون رقم 86 لسنة 2008.

المطلب الثاني: عقوبة الجرح والإصابة الخطأ والملاحظات الواردة عليها.

عالج قانون المرور العراقي الجديد رقم 86 لسنة 2004 الجرح والإصابة الخطأ الناتج عن الحوادث المرورية تحت عنوان "القيادة بإهمال وتهور" في القسم (23) منه، ومن خلال

---

[1] فاروق توفيق عبد الرزاق، **آراء وملاحظات حول قانون المرور رقم (86) لسنة 2004**، (مجلة **رِاويَذ**، عدد 24، آيار 2008)، القسم الأول، ص 7.

[2] براء منذر كمال عبد اللطيف، **عقوبة جريمتي القتل والإيذاء الخطأ الناشئة عن حوادث مرورية**، (مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية جامعة تكريت، كلية القانون، المجلد 14، العدد 10، تشرين الثاني 2007)، ص 3.

[3] نفس المصدر، ص6.

[4] حاتم محمد صالح ، "**جريمة الدعس دراسة مقارنة**" (رسالة ماجستير، جامعة بغداد، 1409هـ/1988م)، ص169.

التطرق إلى عقوبة الجرح والإصابة الخطأ في تلك القانون وجد فيها بعض النقص وبعض الخطأ في الترجمة من الإنجليزية إلى اللغتين العربية والكردية، لذا سنتطرق إلى كل منهما فيما بعد.

أولًا: النقص في صياغة القِسْم

حيث نصت الفقرة الأولى من القسم 23من القانون المتعلق بالجرح والإصابة على: "يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن (ستة أشهر) ولا تزيد على (سنتين)، أو بغرامة لا تقل عن (أربع مائة ألف دينار) ولا تزيد على (مليون دينار)، أو بكلتا العقوبتين كل من أحدث بالغير، أو ممتلكاتهم بسبب قيادته مركبة أذى، أو مرض جسيمين، أو عاهة مستديمة لعدم مراعاته للقوانين والأنظمة والبيانات".

هناك عدة ملاحظات على هذه الفقرة من القِسْم على النحو الآتي:

1- أنَّ عبارة "كل من أحدث بالغير أو ممتلكاتهم بسبب قيادته مركبة" تقتصر على قائد المركبة أي: الفاعل المباشر، أما المتسبب في إحداث النتيجة كمن يسلم سيارته إلى شخص غير مجاز ولا يحسن قيادتها والشخص الذي يطلب من السائق زيادة السرعة، فإن أحكام المادة المذكورة لا تنطبق عليهم لوضوح النص[1].

وبالرجوع إلى قانون العقوبات القسم الخاص لمعرفة حكم المتسبب تجد أنه لم ينص على المتسبب، فقط نص على المباشر دون المتسبب[2]، وقد نصت الفقرة الأولى من المادة (416) على: "كل من أحدث بخطئه أذى، أو مرضًا بآخر بأن كان ذلك ناشئًا عن إهمال، أو رعونة، أو عدم انتباه، أو عدم احتياط، أو عدم مراعاة القوانين والأنظمة والأوامر يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على (ستة أشهر)، وبغرامة لا تزيد على (225000) دينارًا، أو باحدى هاتين العقوبتين"[3]. فالنصين في كل من قانون المرور وقانون العقوبات القسم الخاص

---

[1] صالح،"**جريمة الدعس**"، ص107.

[2] صالح،"**جريمة الدعس**" ، ص 133-134.

[3] **قانون العقوبات** مادة 416 فقرة 1 وما بعدها.

منها، لم ينص على المباشر والمتسبب معًا بل نص على المتسبب التي يقصد بها الفاعل المباشر.

2- أن عبارة " أذى، أو مرض جسيمين، أو عاهة مستديمة " في النص السابق، من قانون المرور، لا يشمل جميع حالات الإصابة، إذ يقتضي لتطبيق النص المذكور أن تكون الإصابة أذى، أو مرضًا جسيمين، في حين أن الإصابة البسيطة لم يتضمنها النص. فإذا كان الحادث المروري المتسبب بإحداث أذى، أو مرض غير جسيم، أو كون الأذى لم يؤدي إلى العاهة المستديمة لا ينطبق وأحكام النص المذكور في قانون المرور، مما يتعين الرجوع إلى الفقرة الأولى من المادة (416) من قانون العقوبات[1]، القسم الخاص منها، وعقوبتها يكون الحبس والغرامة، أو إحداهما كما ورد في النص: "كل من أحدث بخطئه أذى، أو مرضًا بآخر بأن كان ذلك ناشئًا عن إهمال، أو رعونة، أو عدم انتباه، أو عدم احتياط، أو عدم مراعاة القوانين والأنظمة والأوامر يعاقب بالحبس مدة لاتزيد عن (ستة أشهر)، وبغرامة لا تزيد على (225000) دينارًا، أو بإحدى هاتين العقوبتين"[2].

ولكن عند الرجوع إلى قانون العقوبات القسم الخاص لحل هذه الإشكالية تواجه مشكلة أخرى وهي أن العقوبة المنصوص عليها في قانون المرور في قسم (23) كان أشد من العقوبة المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة (416) من قانون العقوبات القسم الخاص، وهذا يؤدي إلى التعارض في الأحكام ويترتب عليها نتائج غير منطقية[3]. ففي قانون المرور العقوبة الحبس لا تقل عن ستة أشهر بينما في قانون العقوبات ينص على أن لا يزيد الحبس عن ستة أشهر، وبالنسبة للغرامة في قانون المرور أن لا تقل عن أربعمائة ألف دينار ولا تزيد على مليون دينار، أما في قانون العقوبات فالغرامة لا تزيد على 225000.

فهذا بحاجة إلى صياغة هذا القسم المتعلق بالجرح والإصابة بشكل يستوعب جميع حالات المباشرة وحالات التسبب، وكذلك ليشمل صورتي الجرح والإصابة سواء أكان

---

[1] اللطيف، **عقوبة جريمتي القتل والإيذاء الخطأ الناشئة عن حوادث مرورية**، ص183.

[2] سردار عزيز خوشناو، **قانون العقوبات العراقي**، رقم 111 لسنة 1969م، مؤشر فيه جميع التعديلات النافذة في إقليم كوردستان/ العراق لغاية تاريخ الطبع، عربي- كوردي، (أربيل، مطبعة منارة، ط3، 2012م)، ص260.

[3] صالح، "**جريمة الدعس**"، ص 133-134.

جسيمًا، أو بسيطًا، دون الحاجة إلى الرجوع إلى قانون العقوبات القسم الخاص منها؛ لأنه ليس من المنطق أن تحكم جريمة معينة عدة نصوص من قوانين متعددة[1].

ولسد هذه الثغرة في القسم (23) من القانون فإني اقترح صياغة القسم الجديد وذلك كالآتي:

1- "يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن (ستة أشهر) ولا تزيد على (سنتين)، أو بغرامة لا تقل عن (أربعمائة ألف دينار) ولا تزيد على (مليون دينار)، أو بكلتا العقوبتين، كل من أحدث بخطئه أذى، أو مرضًا بالغير نتيجة قيادته مركبة، أو تسبب في ذلك".

2- "تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن (سنة واحدة) ولا تزيد على (ثلاث سنوات)، أو بغرامة لا تقل عن (خمسمائة ألف دينار) ولا تزيد على (مليون دينار)، أو بكلتا العقوبتين إذا نشأت عن الجريمة المنصوص عليها في الفقرة السابقة عاهة مستديمة، أو إلحاق أذى، أو مرض بثلاثة أشخاص، أو أكثر"[2].

بدلًا عن الفقرة الأولى من القسم 23 التي نصت على: "يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن (ستة أشهر) ولا تزيد على (سنتين)، أو بغرامة لا تقل عن(أربعمائة ألف دينار) ولا تزيد على (مليون دينار)، أو بكلتا العقوبتين كل من أحدث بالغير أو ممتلكاتهم بسبب قيادته مركبة أذى أو مرض جسيمين أو عاهة مستديمة لعدم مراعاته للقوانين والأنظمة والبيانات"[3].

وبما أن هذا القسم يتعلق بالجرح والإصابة نقترح أن يندرج الأحكام المتعلقة بها تحت عنوان الجرح والإصابة الخطأ في حوادث المرور بدل "القيادة بإهمال وتهور".

المبحث الثالث

[1] صالح، "**جريمة الدعس**"، ص 177.

[2] صالح، "**جريمة الدعس**"، ص 234.

[3] المفتي، **قانون المرور**، القسم 23، الفقرة 1.

عقوبة القتل الخطأ في حوادث المرور في قانون المرور العراقي الجديد

عالج قانون المرور العراقي الجديد رقم (86) لسنة 2004 القتل الخطأ الناتج عن الحوادث المرورية تحت عنوان "سبب الوفاة جراء المخاطرة بالقيادة" في القسم (24) منه، حيث نص على ما يأتي:

نصت الفقرة (1) من القسم (24) على أنه "يعاقب بالسجن لمدة لا تقل عن خمس سنوات ولا تزيد على سبع سنوات وبغرامة لا تقل عن مليون دينار ولا تزيد على مليون وخمسمائة الف دينار، أو كلاهما كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادته مركبة لعدم مراعاته للقوانين والانظمة والبيانات المختصة"[1].

والذي يلاحظ في هذا القسم من قانون المرور ما يأتي:

أولًا: النقص في صياغة القِسْم

بعد التأمل بشكل دقيق يتضح أن القسم لم يستوعب جميع الحالات المفضية إلى الموت وذلك من خلال[2].

1- أن عبارة "كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادته مركبة" تقتصر على قائد المركبة، فالنص قاصر عن الإحاطة لحالات المساهمة في الخطأ وذلك كمن يسلم سيارته لمن لا يحسن القيادة، أو غير مجاز، أو كمن يأمر السائق بالإسراع في السياقة وأدى إلى قتل أو إصابة نتيجة الحادث المروري فأحكام المادة المذكورة لا تنطبق عليهم لوضوح النص. ففي هاتين الحالتين أن القائد يكون مباشرًا والشخص الذي سلم سيارته لمن لا يحسن القيادة، أو أمر السائق بزيادة السرعة هو المتسبب. فالقانون يشمل فقط السائق لأنه المتسبب المباشر . وهذا يعني الرجوع إلى قانون العقوبات القسم الخاص مادة (411) للإحاطة بهذا القصور، حيث نصت على : "من قتل شخصًا خطأ، أو تسبب في قتله من غير عمد بأن كان ذلك ناشئًا عن إهمال، أو رعونة، أو عدم انتباه، أو عدم احتياط، أو عدم مراعاة القوانين والأنظمة والأوامر يعاقب بالحبس والغرامة، أو بإحدى هاتين العقوبتين"[3].

---

[1] المفتي، **قانون المرور**، القسم 24، الفقرة1.

[2] صالح، "**جريمة الدعس**"، ص170.

[3] خوشناو، **قانون العقوبات** مادة 411 فقرة 1، ص256.

ولكن بعد الرجوع إلى مادة (411) من قانون العقوبات القسم الخاص لحل هذه الإشكالية تواجه مشكلة أخرى وهي أن العقوبة المنصوص عليها في قانون المرور في قسم (24) كان أشد من العقوبة المنصوص عليها في المادة (411) من قانون العقوبات القسم الخاص، وهذا يؤدي إلى التعارض في الأحكام ويترتب عليها نتائج غير منطقية[1].

وهناك تساؤل حول هذا النص عن مدى إمكانية تطبيقه فيما لو نجم عن حادث المرور موت شخص وإلحاق أذى أو مرض بأكثر من شخص غير أن الأذى أو المرض ليس جسيمًا ولم يحصل بالمصابين عاهة مستديمة؟ أو أن موت شخص كان قد اقترن بإصابة شخص آخر بإصابة جسيمة وإصابة الآخرين بإصابات غير جسيمة؟ هذه التساؤلات قد تحدث، ولكنها لا يمكن أن تُكَيَّف قانونًا وفقًا لنص الفقرة (2) من القسم (24). لذلك تكون المحكمة ملزمة قانونًا في الأحوال المشار إليها في معرض التساؤل أن تطبق الفقرة (1) وهو القدر المتحقق في فعل المتهم[2].

2- أنَّ العبارة الواردة في الفقرة الأولى من القسم (24) من قانون المرور: "لعدم مراعاته للقوانين والأنظمة والبيانات المتخصصة"، تدل على صورة واحدة من صور الخطأ، وقد ذكرت في الفقرة (3) من القسم نفسه صور أخرى للخطأ وهما الإهمال والرعونة واعتبر من حالات تشديد العقوبة، حيث ورد فيه: "تكون العقوبة السجن مدة لا تقل عن (سبع سنوات) ولا تزيد على (عشرة[3] سنوات) وبغرامة لا تقل عن (ثلاثة ملاين دينار) ولا تزيد على (خمسة ملاين دينار) كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادته مركبة بإهمال أو رعونة..."[4]، أما صورتا عدم الانتباه وعدم الاحتياط فلم يتضمنه القسم .

وأنَّ اعتبار الإهمال والرعونة من الظروف المشددة ليس له ما يبرره لكونهما صورتين من صور الخطأ التي نص عليها قانون العقوبات القسم الخاص في المواد (35،411،416).

---

[1] صالح، "**جريمة الدعس**"، ص133-134.

[2] اللطيف، **عقوبة جريمتي القتل والإيذاء الخطأ الناشئة عن حوادث مرورية**، ص3.

[3] يبدو أنه خطأ والصحيح عشر سنوات.

[4] المفتي، **قانون المرور**، القسم 24، الفقرة3.

وأن مسؤولية الفاعل في الحوادث المرورية بصورتها البسيطة تتحقق بإسناد الخطأ إليه إذا كان وقوعها ناتجًا بسبب أنه صورة من صور الخطأ[1].

وأن حالات الإهمال والرعونة يمكن حصرها جميعًا تحت ظرف الإخلال الجسيم أو الخطأ الجسيم التي وردت في المادة (411) من قانون العقوبات القسم الخاص.

وبالنسبة لصور الخطأ المذكورة في القانون من الإهمال والرعونة وعدم الانتباه وعدم الاحتياط وعدم مراعاة القوانين والأنظمة والأوامر، فمن الممكن الاكتفاء بذكر لفظ الإهمال؛ لأنه يتسع لجميع صور الخطأ المذكورة، والاقتصار على ذكر بقية الصور في قانون العقوبات القسم الخاص. والجرائم بسبب الإهمال يكون في أغلب الأحوال نتيجة ترك أمر واجب، أو الامتناع عن فعل يجب أن يتم. فكان بامكان المشرع العراقي أن يستعيض عن جميع هذه الصور للخطأ بلفظة واحدة وهي الإهمال كما ذكرنا والتي تستوعب كل صور الخطأ بدل ترديده بعدة ألفاظ والتي تهدف جميعها إلى معنى واحد[2]، مع تحديد سبب الخطأ بدقة كما هو مبين في القسم (24) من قانون المرور حيث حدد لكل صورة من الخطأ عقوبة محددة، مثلا أن عقوبة الإهمال أو عدم مراعاة القوانين والأنظمة أخف من الخطأ نتيجة السياقة برعونة، أو استهتار، أو تحت تأثير مسكر، أو مخدر[3].

3-لم يتناول قانون المرور الجديد حكم وفاة الجنين في الحادث المروري حيث عالج أحكامه ضمن الأحكام الخاصة بالإجهاض[4]، ويعتبر الإجهاض جريمة عمدية إلا إذا أخطأ الطبيب في عملية الولادة خطأً أدى إلى وفاة المولود فإنه يسأل عن جريمة قتل خطأ[5]، فإذا أصيبت إمرأة حامل في حادثة المرور أدت إلى إجهاض حملها فالجاني لا يكون مسؤولًا عن الإجهاض وإنما يسأل عن إصابة غير عمدية، أو عن قتل غير عمدي إذا أدت إلى وفاة الأم. وبالنسبة

---

[1] صالح، "**جريمة الدعس**"، ص234.

[2] جمعة سعدون الربيعي، **المرشد إلى الدعوى الجزائية وتطبيقاتها**، (بغداد، المكتبة القانونية، 2007م)، ص 135.

[3] عبد الرزاق، **آراء وملاحظات حول قانون المرور رقم (86) لسنة 2004**، القسم الثاني، ص5.

[4] ماهر عبد شويش الدرة، **شرح قانون العقوبات القسم الخاص**، (القاهرة: العاتك لصناعة الكتاب، د.ط، د.ت)، ص131.

[5] نفس المصدر، ص132.

لحق الجنين يرون أنه لا يتصور الاعتداء غير العمدي على الجنين[1]، هذا ولم يتطرق القانون العراقي فيما إذا حصل وفاة الجنين في الحادث المروري، ولعل هذا الأمر متروك لتقدير القاضي.

ولسد هذه الثغرة في القسم (24) فإني اقترح صياغة القسم من جديد وذلك كالآتي:

1- "يعاقب بالسجن مدة لا تقل عن (خمس سنوات) ولا تزيد على (سبع سنوات)، أو بغرامة لاتقل عن (مليون دينار) ولا تزيد على (مليون وخمسمائة ألف دينار)، أو بكلتا العقوبتين كل من قتل نفسًا خطأ نتيجة قيادته مركبة، أو تسبب في قتلها من غير عمد"[2].

بدلًا عن الفقرة الأولى من القسم (24) من قانون المرور التي نصت على: "يعاقب بالسجن لمدة لا تقل عن (خمس سنوات) ولا تزيد على سبع سنوات أوبغرامة لا تقل عن (مليون دينار) ولا تزيد على (مليون وخمسمائة ألف دينار)، أو كلاهما كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادته مركبة لعدم مراعاته للقوانين والانظمة والبيانات المختصة"[3].

2- تكون العقوبة السجن مدة لا تقل عن (سبع سنوات) ولا تزيد على (عشر سنوات)، أو بغرامة لا تقل عن (مليون وخمسمائة ألف دينار) ولا تزيد على (ثلاثة ملاين دينار)، أو بكلتا العقوبتين، إذا نشأ عن الجريمة المنصوص عليها في الفقرة السابقة من هذا القسم الحالات الآتية:

أ- موت أكثر من شخص.

ب- موت شخص واحد وإصابة أكثر من شخص بأذى، أو مرض جسيمين، أو عاهة مستديمة.

ج- موت شخص واحد وإصابة ثلاثة أشخاص، أو أكثر بأذى أو مرض[4].

---

[1] عدلي خليل، **جرائم القتل والإصابة الخطأ والتعويض عنها**، (مصر: دار الكتب القانونية، د.ط، 2000م)، ص11.

[2] صالح، "**جريمة الدعس**"، ص234.

[3] المفتي، **قانون المرور** القسم 24، الفقرة 1.

[4] صالح، "**جريمة الدعس**"، ص188.

بدلًا عن الفقرة الثانية من القسم (24) التي نصت على "تكون العقوبة السجن مدة لا تقل عن (سبع سنوات) ولا تزيد على (عشر سنوات)، أوبغرامة لا تقل عن (مليون وخمسمائة ألف دينار) ولا تزيد على (ثلاث ملايين دينار) ، أو كلاهما إذا نشأ عن الجريمة المبينة في الفقرة (١) من هذه القسم موت أكثر من شخص واحد أو موت شخص والحاق أذى أو مرض جسيمين أو عاهة مستديمة بأكثر من شخص واحد"[1].

وكذلك بدلًا عن الفقرة الثالثة من القسم (24) التي نصت على "يعاقب بالسجن مدة لا تقل عن سبع سنوات ولا تزيد على عشر سنوات وبغرامة لا تقل عن ثلاث ملايين دينار ولا تزيد على (خمسة ملايين دينار) كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادته مركبة بإهمال أو رعونة وكان تحت تاثير مسكر أو مخدر أو هرب دون إخبار السلطات المختصة بالحادث"[2].

وكذلك بدلًا عن الفقرة الرابعة من القسم (24) التي نصت على: " تكون العقوبة السجن مدة لا تقل عن (عشر سنوات) ولا تزيد على (عشرين سنة) وبغرامة لا تقل عن (خمسة ملايين دينار) ولا تزيد عن (سبعة ملايين دينار) إذا نشأ عن الجريمة المبينة في الفقرة (٣) من هذه المادة موت أكثر من شخص واحد أو موت شخص وإلحاق أذى أو مرض جسيمين أو عاهة مستديمة بأكثر من شخص واحد"[3].

وبالنسبة للضروف المشددة فمن الممكن صياغة قسم تحت عنوان الضروف المشددة ويندرج تحتها كل الصور التي ذكر في الفقرة الثالثة من القسم كالسياقة تحت تأثير مسكر، أو مخدر، أو هرب دون إخبار السلطات المختصة بالحادث، وغيرها من الصور التي يراه المشرع من الضروف المشددة.

ثانيًا: الخطأ في الترجمة من الإنجليزية إلى العربية والكردية.

من الملاحظ في قانون المرور الجديد في القسم (24) وجود عدة أخطاء مقارنة بالنص الانجليزي، ولم يصحح بعد مرور سنوات على ترجمتها ولم يقف عند هذا الحد، بل تكرر الخطأ عند ترجمته إلى اللغة الكردية.

---

[1] المفتي، **قانون المرور**، القسم 24، فقرة2.

[2] المفتي، **قانون المرور**، القسم 24، فقرة3.

[3] المفتي، **قانون المرور**، القسم 24، فقرة4.

وبالنسبة لهذه الأخطاء فقد نبهت الهيئة الجزائية في محكمة التمييز في قرار لها إلى هذا الخطأ[1]، والخطأ الموجود في النص هو أنه جمع بين السجن والغرامة والصواب هو السجن أو الغرامة أو كلاهما؛ لأن في النص الانكليزي وردت بعبارة (or a fine) والتي تعني بالعربية **أو بغرامة** وفي ترجمتها إلى العربية ترجم **(وبغرامة)** أي: جمع بيت العقوبتين عقوبة السجن وعقوبة الغرامة على الجاني في حوادث المرور. إلا إذا أراد المشرع غير الأصل المنقول منه.

ولكي تكون الصورة واضحة فمن الأفضل أن نأتي بالنص العربي والإنجليزي والكردي كما يأتي:

١ – "يعاقب بالسجن لمدة لا تقل عن خمس سنوات ولا تزيد على سبع سنوات وبغرامة لا تقل عن مليون دينار ولا تزيد على مليون وخمسمائة الف دينار، أو كلاهما كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادته مركبة لعدم مراعاته للقوانين والانظمة والبيانات المختصة"[2].

وفي النص الإنجليزي ورد ما يأتي:

Section 24

Causing Death by Dangerous Driving

1) A driver who causes the death of another by driving his/her vehicle in a careless and imprudent manner will be punished by a period of incarceration of not less than five years and not to exceed seven years, or a fine of not less than one million (1,000,000) ID and not to exceed one million, five hundred thousand (1,500,000) ID, or both.[3]

حيث تكررت هذه الأخطاء في الفقرة الثانية والثالثة والرابعة من نفس المادة.

ففي الفقرة الثانية وردت هكذا:

٢ – تكون العقوبة السجن مدة لا تقل عن سبع سنوات ولا تزيد على عشر سنوات وبغرامة لا تقل عن مليون وخمسمائة الف دينار ولا تزيد على ثلاث ملايين دينار، أو كلاهما اذا نشأ عن

---

[1] القرار التمييزي المرقم 3118 / الهيئة الجزائية / 2004/ في 12/16 /2004، غير منشور، نقلًا عن اللطيف، **عقوبة جريمتي القتل والإيذاء الخطأ الناشئة عن حوادث مرورية**، ص

[2] المفتي، **قانون المرور**، القسم 24، فقرة1.

[3] COALITION PROVISIONAL AUTHORITY ORDER NUMBER 86 TRAFFIC CODE.

_Traffic_Code86_CPAORD20040520www.iraqcoalition.org/.../

تأريخ الزيارة 2013/7/31م.

الجريمة المبينة في الفقرة ١ من هذه المادة موت أكثر من شخص واحد، أو موت شخص وإلحاق أذى، أو مرض جسيمين، أو عاهة مستديمة باكثر من شخص واحد"[1].

وفي النص الكردي ورد هكذا:

2/ سزاكة دةبيَتة زيندانيكردن بؤ ماوةيةك كة لة حةوت سالَ كةمتر نةبيَت ولة دة سالَ زياتر نةبيَت لةطةلَ سزايةك كة برِةكةى لة مليؤنيَك و ثيَنج سةد هةزار دينار كةمتر نةبيَت ولة سيَ مليؤن دينار زياتر نةبيَت ،ئةطةر لة ئاكامى تاوانى رِوونكراوة لة خالَي يةكى ئةم بةشةدا مردنى زياتر لة كةسيَكى ليَ كةوتةوة يان زيان و نةخؤشي كاريطةر يان نةخؤشي جيَطير وبةردةوامى دووضارى زياتر لة كةسيَك كردةوة[2].

وفي النص الإنجليزي ورد:

2) If a driver commits the crimes stipulated in section 22[3], paragraph 1 and causes the death of one or more persons, or causes the death of a person and causes physical illness, damage, or permanent defect to more than one person, then the driver will be punished by a period of incarceration of not less than seven years and not to exceed 10 years, or a fine of not less than one million, five hundred thousand (1,500,000) ID and not to exceed three million (3,000,000) ID, or both.[4].

وفي الفقرة الثالثة ورد النص:

3- "يعاقب بالسجن مدة لا تقل عن سبع سنوات ولا تزيد على عشر سنوات وبغرامة لا تقل عن ثلاث ملايين دينار ولا تزيد عن خمسة ملايين دينار كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادة مركبة بإهمال أو رعونة وكان تحت تأثير مسكر أو مخدر أو هرب دون إخبار السلطات المختصة بالحادث"[5].

وفي النص الكردي ورد هكذا:

3/ سزاكة دةبيَت بة زيندانيكردن بؤ ماوةيةك كة لة حةوت سالَ كةمتر نةبيَت و لة دة سالَ زياتر نةبيَت لةطةلَ سزايةك كة برِةكةى لةسيَ مليؤن دينار كةمتر نةبيَت ولة ثيَنج مليؤن دينار زياتر نةبيَت، هةر كةسيَك بووة

---

[1] المفتي، **قانون المرور**، القسم 24، فقرة2.

[2] نةبةز تاليب رؤستةم، **ياساي هاتوضؤي ذمارة 86 ي سالَي 2004**، ل75، وةرطيران و رِافة (جاثخانةي رِوون،)

[3] يبدو أنه خطأ مطبعي يقصد بها القسم 24 وليس 22.

[4] COALITION PROVISIONAL AUTHORITY ORDER NUMBER 86 TRAFFIC CODE.

[5] المفتي، **قانون المرور**، القسم 24، فقرة3.

هؤكارى مردنى كةسيَكى تر بةهؤى ليَ خورِينى سوارارِةو بة لاسارى وهةلَشةيى ولة ذيَر كاريطةرى كةرةستةى بيَهؤشكارى و سرِكةردا بوو يان هةلَهاتبوو بيَ ئةوةى ئاطادارى دةسةلآتة تايبةتمةندةكان بكاتةوة لة رووداوةكة[1].

ففي هذه الفقرة في كل من اللغتين العربية والكردية نجد أن كلمة (أو كلاهما) التي وردت في نهاية النص الإنجليزي لم تترجم إلى اللغتين العربية والكردية.

وفي نسخة أخرى من القانون باللغة الكردية وجد عدم ترجمة الكلمة الأخيرة من الفقرة التي وردت في الإنجليزية (أو كلاهما). حيث ورد ما نصه:" هةر كةسيَك ببيَتة هؤي مردني كةسيَك لة ئاكامي ليَخورِيني ئوتومبيلةكةي بة كةمتةرخةمي ياخود بة خاو خليسكي ئةوكاتة لةذيَر كاريطةري سةرخؤشي ياخود مادةي بيَهؤشكةر بوو ياخود هةلَهات بة بيَ ئاطاداركردنةوةي دةسةلآتداراني تايبةتمةندي ئةوة سزا دةدريَت بةبةندكردن بو ماوةيةك كة لة حةوت سالَ كةمتر نةبيَت وةزياتر نةبيَت لة دة سالَ وة ياخود ثيَبذاردن كة لة سيَ مليؤن دينار كةمتر نةبيَت وة لة ثيَنج مليؤن دينار زياتر نةبيَت"[2].

وفي النص الإنجليزي ورد:

3) A driver who causes the death of another person by driving a vehicle in a reckless and negligent manner and was under influence of alcohol, or who flees the scene of the accident and does not notify the competent authorities of the accident will be punished for a period of incarceration of not less than seven years and not to exceed 10 years, or a fine of not less than three million (3,000,000) ID and not to exceed five million (5,000,000) ID, or both.[3]

وفي هذه الفقرة من القسم نفسها وجد خطأ آخر حيث وردت فيها: "٣ – يعاقب بالسجن مدة لا تقل عن(سبع سنوات) ولا تزيد على عشر سنوات وبغرامة لا تقل عن (ثلاث ملايين دينار) ولا تزيد على (خمسة ملايين دينار) كل من تسبب في موت شخص نتيجة قيادته مركبة بإهمال أو رعونة وكان تحت تاثير مسكر، أو مخدر، أو هرب دون إخبار

[1] رؤستةم، ياساي هاتوضؤي ذمارة 86 ي سالَي 2004، ل76،

[2] كاواني ئةنوةر مةسيفي، **ياساي هاتو ضؤ ذمارة 86ي سالَي 2004**، ،(هةوليَر: ضابخانةي شةهاب،2012ك)، ل27.

[3] COALITION PROVISIONAL AUTHORITY ORDER NUMBER 86 TRAFFIC CODE.

السلطات المختصة بالحادث"[1]. والخطأ هنا هو أنه ورد في النص الانجليزي (reckless and negligent manner) التي تعني بإهمال ورعونة أي: أنَّ النص الإنجليزي جمع بين الإهمال والرعونة وفي النص العربي ترجم إلى بإهمال أو رعونة. أي فصل بين الإهمال والرعونة بأداة العطف التي هي (أو). إلا إذا أراد المشرع أمرًا جديدًا غير الأصل المترجم عنه في فقرات القسم، وهذا هو الأرجح.

وفي الفقرة الرابعة ورد النص:

"تكون العقوبة السجن مدة لا تقل عن (عشر سنوات) ولا تزيد على (عشرين سنة) وبغرامة لا تقل عن (خمسة ملايين دينار) ولا تزيد عن (سبعة ملايين دينار) إذا نشأ عن الجريمة المبينة في الفقرة (٣) من هذه المادة موت أكثر من شخص واحد أو موت شخص وإلحاق أذى أو مرض جسيمين أو عاهة مستديمة بأكثر من شخص واحد"[2].

وورد باللغة الكردية

4/ سزاكة دةبيَت زيندانيكردن بؤ ماوةيةك كة لة دة سالَ كةمتر نةبيَت ولة دة سالَ كةمتر نةبيَت و لة بيست سالَ زياتر نةبيَت لةطةلَ سزادانى بة برِيَك ثارة كة لة ثيَنج مليؤن دينار كةمتر نةبيَت ولة حةوت مليؤن دينار زياتر نةبيَت، ئةطةر بةهؤى تاوانى رونكراوة لة خالَي سيَ لةم بةشةدا مردنى زياتر لة كةسيَكى ليَ كةوتةوة يان زيان و نةخؤشي كاريطةر يان نةخؤشي جيَطير و بةردةوامى دووضارى زياتر لة كةسيَك كردةوة[3].

إضافة إلى ما أشرنا إليه من الأخطاء في الترجمة هناك حذف أيضًا، ففي هذه الفقرة في كل من اللغتين العربية والكردية نجد أن كلمة (أو كلاهما) التي وردت في نهاية النص الإنجليزي لم تترجم إلى اللغتين العربية والكردية.

وفي نسخة أخرى من القانون باللغة الكردية وجد عدم ترجمة الجملة الأخيرة من الفقرة التي وردت في النص الإنجليزي (أو كلاهما). حيث ورد ما نصه:" ئةطةر بة ثيَي ئةو تاوانةي دياري كراوة لة برِطةي (3) ي ئةو مادةية كةسيَك ببيَتة هؤي

---

[1] المفتي، **قانون المرور**، القسم 24، فقرة3.

[2] المفتي، **قانون المرور**، القسم 24، فقرة4.

[3] رؤستةم، **ياساي هاتوضؤي ذمارة 86 ي سالَي 2004**، ل76-77.

مردني ضةن كةسيَك ياخود برينيَكي طةورة بة زياتر لة جةند كةسانيَك، ئةوكاتة سزا دةدريَت بة بةندكردن بؤ ماوةيةك كةمتر نةبيَت لة دة سالَ وة زياتر نةبيَت لة بيست سالَ ياخود بة ثيَبذاردن كة كةمتر نةبيَت لة ثيَنج مليؤن دينار زو زياتر نةبيَت لة حةوت مليؤن دينار"[1].

4) If the offense indicated in paragraph 3 of this section caused the death of one or more persons, or the death of one person and caused physical damage, illness, or permanent defect to more than one person, then the driver will be incarcerated for not less than 10 years and not to exceed 20 years, or a fine of not less than five million (5,000,000) ID and not to exceed seven million (7,000,000) ID, or both.[2].

نتائج البحث

1- إنَّ حوادث المرور في كردستان العراق لا تزال في ازدياد، وأن حالات الوفاة بسبب حوادث المرور تأتي في المرتبة الأولى.

2- وجود أخطاء في كل من النسخة العربية والكردية المعتمدة المترجمة من الإنكليزية.

3- السبب الرئيس في كثرة الحوادث يعود إلى ثلاثة أسباب: رداءة الطرق، وقلة الوعي لدى الناس، وعدم وجود نظام كامل وشامل يستوعب جميع المشاكل المرورية.

4- عدم شمولية قانون المرور العراقي الجديد لبعض المسائل منها حكم الجنين إذا مات في حوادث المرور، أو إذا كان الحادث المروري أدى إلى أذى، أو مرض غير جسيم، أو الأذى لم يتسم بالعاهة المستديمة. ولم يتضمن القانون نص بعدم استخدام الموبايل أثناء القيادة.

5- عدم تناول قانون المرور الجديد حكم من يتسبب في وقوع الحادث المروري، كمن يأمر السائق بأن يزيد من السرعة في السياقة، أو من يسلم سيارته لمن لا يجيد القيادة.

---

[1] مةسيفي، **ياساي هاتو ضؤ ذمارة 76ي سالَي 2004**، ل 28.

[2] COALITION PROVISIONAL AUTHORITY ORDER NUMBER 86 TRAFFIC CODE.

التوصيات

1- إعادة صياغة القانون الجديد مع مراعاة الدقة في عدم الوقوع في أخطاء، وإضافة المسائل الجوهرية إليها التي بدونها ينقص من قيمتها.

2- إعادة صياغة كل من القسم (23) و(24) بشكل يشمل المتسبب بخطئه وليس المباشر فقط.

3- إعادة صياغة كل من القسم (23) و(24) بشكل أوسع فيشمل الآثار الناجمة عن الحوادث المرورية سواء أكانت موتًا، أو إصابةً.

4- الحرص على عدم تكرار ذكر صور الخطأ في أكثر من موضع والاقتصار على ذكرها في القسم الخاص من قانون العقوبات مادة (35).

5- عدم الاكتفاء بالعقوبات الصارمة على مخالفي قواعد السير وترك الجانب التوعوي والخدمات.

6- إنشاء الطرق السريعة وبناء الجسور والطرق لتخفيض الازدحام وبالتالي تقليل الحوادث. وكذلك إنشاء مناطق للعبور على الطرق السريعة وخاصة في المناطق التي يتكرر فيها حوادث الدعس لاسيما في الأقضية والنواحي الواقعة على الخط السريع.

7- إنشاء الأماكن الخاصة للوقوف والنزول في الطرق الخارجية السريعة.

8- الاهتمام بالتوعية المرورية وذلك بوضع مناهج تعليمية في المراحل الدراسية، وتعليم الطلاب الإشارات الضوئية والإشارات المرورية بغية كيفية التعامل معها.

9- اللحاق بما وصل إليه الدول المتقدمة من استخدام الوسائل والتقنيات الحديثة والمتطورة للسيطرة على من يقوم بالمخالفة وذلك كآلات مراقبة الشارع وفحص شارب الكحول.

10- تخطيط ممرات المشاة ووضع الاشارات الضوئية على التقاطعات

11- صيانة الطرق وإنارتها وإزالة العوائق التي تحجب الرؤية الموجودة على أرصفة الطريق كأشجار الزينة والإعلانات.

12 تفعيل الجانب الإعلامي وذلك من خلال:

أ – الصحافة في توعية الناس بمختلف شرائحهم: المشاة والركاب والسواق، خاصة تلك الصحف التي تصدر بشكل دوري منتظم.

ب- التلفزيون وهي الوسيلة التي لها تأثير مباشر وذلك لنقله للصور والحوادث بالصوت والصورة التي تتميز باشتراك حاستين السمع والبصر.

ج- الراديو، يتميز الراديو أيضًا بدوره الرئيس في عملية نشر الوعي المروري وذلك لسهوله استخدامه في أي وقت خاصة في المركبات والحافلات.

د- الإنترنت، وهي وسيلة متاحة في أيامنا هذه وأكثر فعالية وتأثيرًا، خصوصًا على جيل الشباب، فبالإمكان استخدامه للتوعية ونشر الصور والحوادث في الفيس بوك، ويو تيوب وغيرها من المواقع.

13- التوسع في تطبيق التدابير الاحترازية وذلك بسحب الإجازة ممن لا يحسنون استخدام المركبة ولا يلتزمون بقواعد السير وإخضاعهم للدوارت التدريبية مرة أخرى. ووضع النقاط للمخالفات وذلك ببيان المخالفات وبيان النقاط بجانبها، فلكل مخالفة يحسب لها نقطة إلى أن تصل إلى آخر النقطة. فتسحب منه الإجازة.

قائمة المصادر والمراجع

بندر بن خميس بن سعيد الزيدي، "**أحكام المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات وتطبيقاتها في سلطنة عمان دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي**". رسالة ماجستير، الجامعة الإسلامية العالمية الماليزية، 2005م.

جمجوم، عمر صلاح الدين، **التحقيق المقدم في حوادث المرور**. الرياض: أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 1424هـ/2003م.

جمعة سعدون الربيعي، **المرشد إلى الدعوى الجزائية وتطبيقاتها**. بغداد، المكتبة القانونية، 2007م.

خليل، عدلي، **جرائم القتل والإصابة الخطأ والتعويض عنها**. مصر: دار الكتب القانونية، د.ط، 2000م.

خوشناو، سردار عزيز، **قانون العقوبات العراقي**، رقم 111 لسنة 1969م، مؤشر فيه جميع التعديلات النافذة في إقليم كوردستان/ العراق لغاية تاريخ الطبع، عربي- كوردي. أربيل، مطبعة منارة، ط3، 2012م.

الدرة، ماهر عبد شويش، **شرح قانون العقوبات القسم الخاص**. القاهرة: العاتك لصناعة الكتاب، د.ط، د.ت.

الرهوان، محمد حافظ عبده، **قواعد وآداب حركة السير والمرور بين النظرية والتطبيق**. أبو ظبي: مطابع البيان التجارية، 1413هـ/1992م.

رؤستةم، نةبةز تاليب، **ياساي هاتوضؤي ذمارة 86 ي سالَي 2004**، وةرطيران و رِافة هةولَيَر: جاثخانةي رِوون .

صالح، حاتم محمد، "**جريمة الدعس دراسة مقارنة**". رسالة ماجستير، جامعة بغداد، 1409هـ/1988م.

صباح المفتي، **قانون المرور** رقم 86 لسنة 2004م، د.م، 2009م.

الظفيري، نايف بن ناشي بن عمير الذراعي، "**الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير دراسة فقهية مقارنة بنظام الحوادث بالمملكة العربية السعودية**". رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، 2005م.

عبد الرزاق، فاروق توفيق، **آراء وملاحظات حول قانون المرور رقم (86) لسنة 2004**. مجلة رِاويَذ، عدد 24، آيار 2008م.

عبد العال، جمال عبد المحسن، **الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها**، بحث مقدم إلى الندوة العلمية الأربعون تحت عنوان أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض –للفترة من 27-29 حزيران 1996م.

عبد الفتاح، حسن عبد السلام، **إصابات الدماغ والعمود الفقري في الطلاب الناتجة عن الحوادث المرورية**، الرياض: أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 1430هـ/2009م، بحث منشور في كتاب التعليم والسلامة المرورية.

القرار التمييزي المرقم 3118 / الهيئة الجزائية / 2004/ في 12/16 /2004، غير منشور.

اللطيف، براء منذر كمال عبد، **عقوبة جريمتي القتل والإيذاء الخطأ الناشئة عن حوادث مرورية.** مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية جامعة تكريت، كلية القانون، المجلد 14، العدد 10، تشرين الثاني 2007).

مةسيفي، كاواني ئةنوةر، **ياساي هاتو ضوؤ ذمارة 86ي سالَي 2004**، (هةوليَر: ضابخانةي شةهاب، 2012ك).

مواقع الإنترنت

COALITION PROVISIONAL AUTHORITY ORDER NUMBER 86 TRAFFIC CODE .
www.iraqcoalition.org/.../20040520_CPAORD86_Traffic_Code

GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2013,
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/

http://www.bbc.co.uk/arabic/multimedia/2011/05/110519_dotr_clickable.shtml

http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/ar/index.html

www.hawlertp.com/kurdi/

http://www.alrafidayn.com/alrafidayn/2009-05-26-22-07-53/24182-----------14----.html